AMUNDSEN

CYKL „ZDOBYWCY I ODKRYWCY ŚWIATA"

R. KRECHOWICZ

№ 114

BIBLJOTECZKA HISTORYCZNO - GEOGRAFICZNA



CENA 30 GR.

13 książeczek do wyboru za 3 zł.

Przesyłka bezpłatna — pieniądze przy zamówieniu Obstalowujący mniej niż 13 książeczek, płacą po 30 gr. od sztuki i 20 gr. za przesyłkę.

Zaznaczone gwiazdką — odpowiednie dla młodzieży

1. „Sfałszowany testament" *W. Bilan.*
2. „Soliman i Roksolana" *Melcer-Rutkowska*
3. „Kaźń Mikołaja II" *J. Łużyc.*
4. „Żywot Nerona" *J. Ejsmond.*
5. „Timurlenk" *J. Bandrowski.*
*6. „Mord Cezara i śmierć Kleopatry" *Prof. dr. Górka.*
7. „Żelazna dziewica" *Melcer-Rutkowska.*
*8. „Naszyjnik Królowej" *Sierosławski.*
*9. „Bohaterowie Krzyża" *prof. dr. O. Górka.*
10. „Kurtyzany Rzymu" *dr. Skarbek Tłuchowski.*
11. „Kawaler Lauzun" *dr. Zajączkowski.*
12. „Tysiąc dziwów prawdziwych" *J. Tuwim.*
13. „Gwiazdy filmowe" *L. Brun.*
14. „Lady Hamilton i lord Nelson" *Melcer-Rutkowska.*
15. „Tajemnica pochodzenia Franciszka Józefa" *Nowicki.*
16. „Tajemnice amuletów i talizmanów" *J. Tuwim.*
*17. „Korsarze 1914 r." *St. Wojtkiewicz.*
*18. „Biały burnus i czarne oczy" *Piotr Lot.*
19. „Kapitan Scott" *prof. dr. St. Nowakowski.*
*20. „J. Kr. Mość Sisowath" *K. Sieroszewski.*
21. „Piękna Doboszanka" *St. Cieszkowski.*
*22. „Ciupasem na Syberję" *W. Sieroszewski.*
23. „Tzeu-Hi władczyni bokserów" *M. Kuncewiczowa*
*24. „Z tronu na szafot" *L. Choromański.*
25. „Proces Bispinga" *Adwokat Okręt.*
*26. „Zabobony myśliwskie" *J. Ejsmond.*
27. „Mata-Hari, tancerka-szpieg" *M-e J. Briares.*
*28. „Wyprawa na Ewerest" *Inż. Libański.*
29. „Tragiczna miłość Oświęcimów" *W. Rutkowska.*
30. „Dandolo, Joanna D'Arc" *prof. dr. Górka.*
31. „Proces Capelle-Lafarge" *Marja Szpyrkówna.*
32. „Jak zabiłem Rasputina" *Puryszkiewicz.*
*33. „Grób na Falklandach" *St. Wojtkiewicz.*
34. „Kochanka Franciszka Józefa" *A. Nowicki.*
35-36. „Warszawa w ogniu!" *Wojtkiewicz, Rutkowska.*
37. „Skanderbeg, lew Albanji" *J. Bandrowski.*
*38. „Pułkownik Miasojedow" *Breszko-Breszkowski.*
39. „Za kręgiem polarnym" *W. Sieroszewski.*
40. „Dwaj Zbrodniarze" *Dr. Hofmokl-Ostrowski.*
41. „Zdobywanie Syberji" *Prof. Dr. St. Nowakowski.*
*42. „John Big Foot" *Watra-Przewłocki.*
*43. „Powstanie gruzińskie 1924 r." *Breszko-Breszkowski.*
44-45. „Czarny Czarownik" *F. A. Ossendowski.*
*46. „Zemsta lorda Fischera" *St. Strumph-Wojtkiewicz.*
47. „Sara Bernard" *Skarbek.*
48. „35.000 klm. przez lądy i morza" *Por. Lepecki.*
49. „Tragedja w Meyerlinku" *A. Nowicki.*
50. **„Z tajników carskiej policji"** ***Koszko, b. szef p. śl. Rosji.***

Dalszy ciąg patrz str. 3-cia okładki.

236721 ... 84657 I

OPŁATA POCZTOWA RYCZAŁTEM

Nr. 114. BIBLJOTECZKA Nr. 114
HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA

Cykl „Zdobywcy i odkrywcy świata"

R. KRECHOWICZ

AMUNDSEN



Nie kłamać — bawiąc.



Nie nudzić — ucząc



T-wo Wyd. „Rój" s. z o. o.
Warszawa, Kredytowa 1. P. K. O. 9880.

[1929]

362097

BIBLIOTHECA
VNIV. IAGELL.
CRACOVIENSIS

B 330312



Zakłady Wyd.-Druk. „Praca", Kredytowa 2/4.

Bibl. Jagiell.
2003 D 216/183

1. ZDOBYCIE BIEGUNA POŁUDNIOWEGO.

Kiedy w jesieni 1925 roku na międzynarodowej konferencji lotniczej w Pradze Ralf Amundsen miał wygłosić odczyt o swej ostatniej wyprawie do bieguna i gdy stanął przed publicznością — przytłumiony szmer podziwu i zdumienia przepłynął nad tłumami, zgromadzonemi w sali odczytowej. Wszyscy spodziewali się zobaczyć człowieka w pełni lat i siły, tymczasem ujrzeli szczupłego, wysokiego starca o siwych, gładko zaczesanych włosach, krótkich, dyskretnych i wytwornych ruchach. Lecz kiedy zaczął mówić, zrozumiano, że to ten właśnie człowiek, który przed kilku zaledwie miesiącami własnemi dłońmi kopał długie rynny śnieżne dla aeroplanu

i przebywał w niepojętych dla przeciętnego człowieka warunkach tysiące kilometrów przestrzeni wiecznego lodu i śniegu. Zrozumiano to, kiedy padły pierwsze twarde i mocne słowa, wypowiedziane tonem, nie znoszącym wątpliwości. Zrozumiano, że mówi człowiek, pochodzący ze skalistej i mroźnej Skandynawji, potomek nieustraszonych wikingów, odwiecznych, wytrwałych bojowców lodowej pustyni.

Historja życia Amundsena wykazuje, że wytyczną jego wszystkich czynów była chęć zbadania terenów arktycznych. Już w wieku lat siedmnastu, podniecony pierwszą udałą podróżą Nansena do Grenlandji, marzył o podróży do krain polarnych. Ówczesnemu zrealizowaniu jego planów stanął na przeszkodzie opór rodziny. Matka czyniła wszystko, co było w jej mocy, aby skłonić syna do studjów medycznych i dopiero po jej śmierci młody Roald mógł się poświęcić swym ulubionym badaniom podróżniczym. Jako 25-letni młodzieniec wziął udział w belgijskiej ekspedycji do bieguna południowego. W cztery lata potem Amundsen zakupił mały statek „Gjoa", który dawniej służył poławiaczom śledzi, i na tym minjaturowym okręcie, łatwiej manewrującym wśród zatorów lodowych, aniżeli wielki parowiec, pierwszy przebył

cieśninę północno - zachodnią i oznaczył północny biegun magnetyczny. Był to sukces olbrzymi! Norwegja szalała z radości, sypała kwiaty pod nogi bohatera i wielbiła młodego zwycięzcę, który wsławił imię narodu.

Lecz kiedy w pięć lat potem zaniechał pierwotnego planu zdobycia bieguna północnego i podążył ku biegunowi południowemu, nie było końca oburzeniu i sypiącym się zewsząd zarzutom. Wszyscy rodacy zapomnieli nagle o zwycięskiem okrążeniu Ameryki, o oznaczeniu bieguna magnetycznego, zapomnieli o wielkiej sławie zdobywcy, która spłynęła na całą Norwegję, nie chcieli słyszeć o podobnem szaleństwie. Amundsen nie dbał jednak o opinję. Nie chodziło mu o zdobycie tego, czy tamtego bieguna, marzył o zbadaniu połaci podbiegunowych, pragnął poznać nieznaną dotychczas przestrzeń Arktyku, określić dokładnie granice morza i ziemi, zdobyć dla nauki ciekawe spostrzeżenia meteorologiczne. Nikt mu nie dopomógł w tem bohaterskiem przedsięwzięciu prócz garstki przyjaciół, którzy zbyt wiele pustemi rękami zdziałać nie mogli. Amundsen zrujnował się doszczętnie, popadł w olbrzymie długi, znosił tysiączne upokorzenia i przykrości, ale pojechał wreszcie. Środki miał zbyt małe, żeby wykonać ten wspaniały plan, ale sądził, że, zdobywszy biegun pół-

nocny — cel dążeń wszystkich ludów, — wzbudzi wśród rodaków zaciekawienie sprawą naukową, że, zaspokoiwszy ambicję narodową, zdoła coś zdziałać i dla wiedzy. Ale podczas drogi doszła doń wieść, że Peary, słynny podróżnik amerykański, dotarł do bieguna północnego. Smutne myśli snuły się wówczas po głowie Amundsena.

Co miał począć? W kraju czekało go szyderstwo, niechęć, zarzuty tak częste po nieudanem przedsięwzięciu, może nawet więzienie za długi... W tej chwili powziął inną decyzję: zwraca statek ku południowi i płynie w przeciwną stronę — ku biegunowi południowemu. Jeden cel ma przed oczami: zdobyć za wszelką cenę biegun, a po tem głośnem zwycięstwie, opromieniony sławą, wrócić do kraju i z pomocą subsydjów rządowych wyruszyć na inny, droższy mu podbój: podbój lodów północy dla nauki. I oto ten szalony zaiste plan dotarcia do bieguna poprzez lody Antarktydy zostaje uwieńczony wspaniałem zwycięstwem. Towarzysze wyprawy nie wątpili ani na chwilę o powodzeniu. Znali oni dobrze Amundsena, wiedzieli, że przewiduje on wszystkie szczegóły, że z niezwykłą przezornością poprowadzi wyprawę, o niczem nie zapomni, niczego nie zlekceważy.

Istotnie uczynił on niezwykle trafny wybór środków przewozowych, przygoto-

wał ubrania ciepłe i wygodne, zajął się sam żywnością, którąby mogła wzmocnić siły podróżników i zapobiec straszliwemu szkorbutowi, prawdziwej pladze wędrowców do bieguna. Miał on towarzyszy tak silnych, zdrowych i wesołych, jak i on sam. Byli to ludzie nieustraszeni, o nerwach stalowych, woli niezłomnej. Na czele wyprawy stał Roald Amundsen, godny potomek dawnych wikingów skandynawskich. Szli przez śnieżną płaszczyznę, z pieśnią na ustach. z uśmiechem lekceważenia przedzierali się przez potężne góry lodowe, zdobywali kilometr za kilometrem, zbrojni niezwykłą odwagą ludzi, którzy dla świętej sprawy z radością życie oddadzą.

Musieli przezimować we „Frauheimie", ale skoro tylko pod koniec sierpnia temperatura spadła do 29° C., wyruszyli na południe, ku biegunowi. Nie uszli jednak daleko. Termometr, choć wszechwładnie już panować powinna wiosna antarktyczna, opadł do — 60° C. Nie mogło być mowy o dalszej drodze. Czekali więc z niecierpliwością, z utęsknieniem, upragnionej nad wszystko chwili wyruszenia. Aż wreszcie, gdy termometr wskazywał — 30° C., zaprzęgli psy do sani i popędzili. Było ich sześciu na czterech ciężko obładowanych saniach. ciągnionych przez 52 psy. Sześciu bohaterów, nie znających trwogi, z pogar-

dą śmierci mknęło do upragnionego celu. Było już lato antarktyczne i termometr nie spadał poniżej 20° C. Dotarli do 850 szerokości geograficznej południowej i tutaj dopiero zaczęła się walka, cicha, nieustanna walka z dumnym żywiołem, który bronił zaciekle każdej piędzi ziemi, tamował przejścia, wciągał w przepaście, tysiącem gór lodowatych broniąc dostępu. Gładka dotychczas powierzchnia poczęła falować coraz silniej, aż przeszła w rozhukane morze gruzów lodowych, całe w szczelinach otchłannych, zasypanych śniegiem. Śnieg tu i owdzie skrzepł o tyle, że lekkie psy i gładkie narty prześlizgiwały się jakoś po nich, wogóle jednak był sypki, przyprószając zdradliwie labirynt zasadzek, w które wpadali od czasu do czasu ludzie, zwierzęta, sanki. Jednocześnie karawanę otoczyły góry w zbroicach lodowców: dopiero tu kończyło się Wielkie Przedmurze Rossa, załamujące się przed lodowcami gór brzegowych; tu była granica pomiędzy ziemią, raczej właściwym pancerzem Antarktydy, a jego potwornym wyskokiem południowym; tu był odkryty węzeł w postaci biegnącego w stronę bieguna 850-kilometrowego łańcucha gór Królowej Maud, węzeł, łączący w jedno Ziemię Wiktorji i Ziemię Edwarda, oddzielone od siebie na północ głęboką, do 850

sięgającą, potwornym Przedmurzem lodu zawaloną wyrwą zatokową.

Przed wędrowcami stanęła twierdza z gór lodowatych: trzeba było ją zdobyć. Był to wysiłek nadludzki. Przez całe dziesięć dni niezmordowana drużyna pięła się po urwiskach chaosu lodowców, spękanych, podziurawionych, poziomem słońcem okrwawionych, z hukiem grzmotu otrząsających kłęby zimowej odzieży śnieżnej; to znowu po karkołomnych spadkach ześlizgiwała się wdół; przebrnęła wielki lodowiec Axela Heiberga, by skrętem jego przełeczy pomiędzy majestatycznem pasmem Nansena a podniebnym szczytem Engelstada wedrzeć się na olbrzymi, lodową śmiercią zewsząd ziejący „Czarci Lodowiec". Przez rozhukany zamęt lodów zuchwali śmiałkowie nie wahali się puścić wśród mgieł i huraganu, gdy wiry zamieci, miotane rozszalałym wichrem, zasypywały im oczy, gdy trzeba się było wspinać i spuszczać po nagim, bezśnieżnym lodzie i kilofem rozwalać piętrzące się gruzy. Przeszli 86 stopień. Fale wyżyny lodowej słabły, by wkrótce znowu nagle się rozbujać coraz potężniej, zdradzając coraz zawilszy labirynt szczelin: były to gońce olbrzymich, do 4 500 m. wzwyż sięgajacych grzebieni gór na zachodzie, rozbłysłych tęczą z bieli, błękitu, purpury i plam czar-

nych, z lodowcami, zwisającemi zdala nakształt stalaktyków. Za tym ostatnim pasem spękań i fal garstka odważnych szaleńców sunęła górą płaszczyzny bezbrzeżnej, gdzie „ski" ślizgały się, jak po posadzce. Pędzili lotem strzały w blaskach słońca tak gorących, że pot im oblewał twarze, a w chwilę później wkraczali w cień, gdzie panowała wieczna zima.

Nakoniec stanęli na 890 szerokości południowej i wpatrzyli się w śnieżną dal. Teraz nie mieli najmniejszej wątpliwości, że zwyciężą. Od bieguna dzieli ich tylko jeden stopień. Przed niemi rozpościerało się płaskowzgórze, lekko chylące się ku dołowi. Nic ich teraz nie mogło powstrzymać. Lotem błyskawicy, bez śladu znużenia, przelecieli lodowe płaskowzgórze — i stanęli na biegunie.

Amundsen kilkakrotnie sprawdził metę, dla pewności obszedłszy ją w promieniu kilkawiorstowym, poczem dnia 17 grudnia 1911 r. zatknął flagę norweską na namiocie, który tu zbudował i w którym złożył opis podróży. Wyżynę bieguna nazwał na cześć swego króla płaskowzgórzem Hakona VII - go.

Na biegunie nasz bohater niedługo bawił; krótkie lato w tych krajach bywa często jeszcze skrócone przez nagłe najście zimowych mrozów i burz, dlatego też zwle-

kać z powrotem jest rzeczą bardzo ryzykowną. Tego samego dnia ruszyli w drogę powrotną. Raźno, wesoło odbył się powrót, niby przejażdżka turystów. Przedtem, gdy szli do bieguna, mieli przed sobą wiatry przeciwne, przerywane martwą ciszą, to znów wybuchające spazmami orkanu, a mroźny wiew, prawie stale spychający rtęć poniżej 20°, ciął podróżników prosto w twarz. Teraz te same wiatry, lecz słabsze, cieplejsze, istne „powiewy wiosenne", pchały ich naprzód, ku zimowym leżom, a wieczne słońce przy dwudziestostopniowym mrozie rzęsistym potem skrapiało oblicza. Dzięki starannie wyznaczonej drodze nie zbłądzili ani razu, nie chybili żadnego składu żywności. Obficie odżywiani, tryskający zdrowiem, siłą i humorem, w 39 dni przemknęli 1.500 km., oddzielające biegun od kwatery zimowej. Tylko raz, na pograniczu gór i Przedmurza, zmierzyli się z huraganem, przez całe trzy doby szturmującym od północnego zachodu. Dnia 25 stycznia 1912 roku stanęli na miejscu po 99 dniowej nieobecności, przebywszy w sumie 3.000 km.

2. LOT DO BIEGUNA PÓŁNOCNEGO.

Amundsen wrócił triumfalnie do ojczyzny, ale ani na chwilę nie myślał o

odpoczynku. Już nowe plany zaświtały mu w głowie. Przecież musi wykonać to, o czem marzył, musi zbadać tajemnicę lodów bieguna północnego. Z zapałem zabiera się do pracy, ale niespodzianie spada nań jeden cios za drugim. Wojna światowa zmusza go do czekania, aeroplany rozbijają się, brak środków na długie lata zatrzymuje wyprawę. A plan jego jest naprawdę wspaniały: zbadać z powietrza białą pustynię, z lotu ptaka rozwiązać zagadkę złóż lodowych, zaciekle broniących dostępu. Wreszcie przy pomocy inżyniera amerykańskiego Lincolna Ellswortha, który Amundsenowi ofiarował subwencję pieniężną, bohater nasz. przygotował dwa hydroplany: Nr. 24 i Nr. 25.

W połowie kwietnia 1925 roku dwa okręty ekspedycyjne Amundsena, a mianowicie okręt wojenny „Fram" i „Hobby" z 21 uczestnikami wyprawy polarnej, opuściły port w „Tremso". Całe miasto wyległo, aby przyjrzeć się odjazdowi. Z pomostu komendanta okrętu Amundsen wygłosił mowę pożegnalną, w której między innemi powiedział: „Ja i inni uczestnicy wyprawy nie możemy obiecać, że dotrzemy do bieguna północnego, ale bądźcie przekonani, że uczynimy wszystko, co jest w naszej mocy". Natychmiast po przybyciu okrętów do Spitzbergu przystąpiono do monto-

wania aeroplanów. Jednocześnie dwaj wybitni meteorologowie norwescy zajęli się zbadaniem stanu pogody. Odlot miał nastąpić z tego samego miejsca, z którego przed trzydziestoma laty wzniósł się w powietrze Andree na swym balonie. Andree nie wrócił z wyprawy i los jego nikomu nie jest znany.

Amundsen znajdował się w znacznie korzystniejszem położeniu, ale także i jemu groziły ze wszech stron poważne niebezpieczeństwa. Lot nad biegunem północnym jest niezmiernie trudny, gdyż słońce stoi tam na jednakowej wysokości ponad horyzontem i kompas wpobliżu bieguna magnetycznego stał się bezwartościowym. Amundsen spodziewał się, że trudności te pokona przy pomocy wynalezionego przez siebie instrumentu optycznego. Przestrzeń, którą nasz bohater miał przelecieć od Spitzbergu do Alaski, wynosiła 2 tysiące mil. Spodziewano się, że lot będzie dokonany w ciągu 24 godzin, gdyż tego rodzaju dystanse pokonywano w takim właśnie terminie już niejednokrotnie w Europie i Ameryce i to bez trudności.

Rzecz oczywista, że wyprawa została przygotowana w najdrobniejszych szczegółach i z nadzwyczajną starannością przez samego Amundsena. Każdy z aeroplanów posiadał po dwa motory, znajdujące się

jeden obok drugiego. Gdyby jeden motor odmówił posłuszeństwa, to można kontynuować lot przy pomocy drugiego motoru. Aeroplany te zbudowane były całkowicie z aluminjum. Pod samolotami znajdowały się łodzie, tak, że mogły one wznosić się w powietrze z morza i lądować na powierzchni morza. Ponadto pod samolotami znajdowały się metalowe płozy, dzięki którym można było lądować także na lodzie i śniegu. Wszystkie te środki pomocnicze zostały starannie wypróbowane w górach i na jeziorach szwajcarskich. Na pokładzie samolotów znajdowały się trzy łodzie składane, pewna ilość sanek i nart. Jedne sanki mogły udźwignąć 150 kg. ciężaru, a ważyły same tylko 7 kg. Łodzie składane, które w ciągu kilku minut można złożyć i rozmontować, sporządzone były z mocnego płótna żaglowego i każda z takich łodzi pomieścić mogła cztery osoby. Wraz z wiosłami i sterem łódź taka ważyła zaledwie 10 i pół kg.

Oczy całego cywilizowanego świata były zwrócone na Amundsena. W razie udania lotu, nauka miała otrzymać odpowiedź na pytanie, czy dokoła bieguna znajduje się ląd, morze lub też wieczne lody. Amundsen był pełen otuchy.

---

3. NIEPOKÓJ CAŁEGO ŚWIATA.

Dnia 21 maja 1925 roku zawarczały motory i dwa aeroplany majestatycznie wzbiły się w powietrze i znikły z przed oczu rozentuzjazmowanych widzów. Minął jeden dzień i drugi, wreszcie tydzień— dwa tygodnie — o Amundsenie słuch zaginął. Cały świat począł się niepokoić. Wprawdzie rychłego powrotu Amundsena nikt się nie spodziewał, gdyż Amundsen nie wyruszył w podróż do bieguna poto. aby go tylko dosięgnąć, lecz w celu porobienia tam obserwacyj i pomiarów, co mogło mu zabrać sporo czasu. W każdym razie brak o jego losach wszelkich wiadomości usprawiedliwiał całkowicie zaniepokojenie. Amundsen nie zabrał z sobą w podróż aparatów iskrowych, a zatem nawet w razie powodzenia wyprawy miał kontakt ze światem utrudniony. W Sztokholmie spodziewano się, że po upływie 54 godzin od chwili odlotu już nadejdą pierwsze informacje; tymczasem i po 500 godzinach nie było żadnych wiadomości. W kołach fachowych przypuszczano, że lot do bieguna nie odbył się ściśle według programu i Amundsen był zmuszony przedwcześnie do wylądowania. Niepokój potęgowała jeszcze i ta okoliczność, że wa

runki atmosferyczne uległy pogorszeniu. Na Spitzbergu nastąpiła pod tym względem zmiana, panowały silne burze śnieżne. Niektórzy przypuszczali, iż Amundsen będzie musiał udać się w drogę powrotną nie na samolotach, lecz pieszo do najbliższego składu żywności w zatoce Kolumbja. Rzeczoznawcy amerykańscy wyrażali przypuszczenie, że Amundsen zboczył ze swego pierwotnego kierunku i dostał się na Alaskę. W Nowym Jorku tak dalece w to wierzono, że pojawiła się myśl wysłania dwu „Zeppelinów" do Alaski celem wszczęcia poszukiwań Amundsena. Amerykański lotnik Maks Milan, który w początkach czerwca miał wyruszyć samolotem w podróż do bieguna, oświadczył gotowość wzięcia udziału w wyprawie ratunkowej.

Parowiec „Hobby" wyruszył dnia 24 maja w podróż wywiadowczą, posuwając się aż do najbardziej na północ wysuniętego cypla Spitzbergu, ale około godziny 8 wieczorem wrócił bez żadnego wyniku. W odległości 20 mil morskich na północ od wyspy Amsterdam parowiec ten stwierdził, iż morze jest tam całkowicie zamarznięte. Z Oslo i północnych wysp doniesiono, że ludność tamtejsza z nerwowem naprężeniem i wielką niecierpliwością wyczekuje wiadomości o losach Amundsena. Dzienniki tamtejsze były w oblężeniu. Tysiące

Bibl. Jag.

ludzi dniami i nocami wystawały pod redakcjami dzienników. Także w Kopenhadze zapanowało przygnębienie, albowiem brak wszelkich wiadomości przypisywano tam niepowodzeniu wyprawy. W każdym razie towarzyszące Amundsenowi okręty w swoich podróżach wywiadowczych stwierdziły, iż samoloty członków wyprawy nie opuściły się na morze przed dotarciem do skraju obszaru polarnego, lecz w dalszym ciągu leciały prosto ku biegunowi. Samoloty Amundsena w drodze powrotnej byłyby widziane przy czystem powietrzu z wyżyn Szpitzbergu już z odległości 200 km.

Z Grenlandji, Syberji i Rosji doniesiono o niekorzystnej zmianie pogody, która jednak nie dosięgła obszaru polarnego. Z okrętu „Franc", towarzyszącego Amundsenowi, nadeszła wiadomość, wyrażająca przypuszczenie, iż Amundsenowi musiało się wydarzyć coś nieprzewidzianego. Dnia 27 maja i ten okręt sygnalizował zmianę warunków atmosferycznych. „Franc" był otoczony gęstą mgłą. Znajdował się wśród śnieżycy. Za szczęśliwy przypadek uważano, iż trwał jeszcze wiatr północno - wschodni. Okręt „Franc" pozostawał bez jakiegokolwiek połączenia z samolotami. Zdaniem załogi tego okrętu jeden albo oba samoloty uległy uszkodzeniu przy lądowaniu na biegunie albo też w drodze po

wrotnej w czasie przymusowego lądowania. W pierwszym wypadku nie byłoby to tak dalece niebezpiecznem, w drugim zaś byłoby znacznie gorzej, gdyż samoloty musiałyby podjąć przymusowe lądowanie pomiędzy stacjami obu towarzyszących wyprawie Amundsena okrętów.

Niepokoiła wszystkich ta okoliczność, że zbliżał się już kres dobrego stanu pogody na biegunie. Koła fachowe liczyły się z tem, że Amundsen, będzie musiał lecieć w drogę powrotną z kierunkiem wiatru i dlatego nie przypuszczały, aby on wrócił na Spitzberg.

Jeden z przyjaciół Amundsena, Hakon Hammer, który towarzyszył mu już w poprzednich wyprawach, zadepeszował z Los Angeles do amerykańskiego wydziału żeglugi, że jest gotów natychmiast wyruszyć samolotem w poszukiwaniu Amundsena. Władze amerykańskie były zdania, że jeśli Amundsen istotnie znajduje się już na Alasce, to będzie się mógł tam żywić mięsem upolowanych zwierząt.

Amerykańskie koła naukowe były bardzo losami Amundsena zaniepokojone. Do zaniepokojenia głównie przyczyniały się własne słowa Amundsena, wypowiedziane przed odlotem. Oświadczył on mianowicie, że pobyt jego na biegunie trwać bę-

dzie tylko kilka godzin. „Nieobecność moja — powiedział on — potrwa zaledwie parę godzin. W każdym razie, chcąc uniknąć wszelkiego ryzyka ,będziemy się starali, aby nasze samoloty nie zostały rozdzielone. Jeżeli to będzie konieczne, to powrócimy bez lądowania, gdyż w wysokości tysiąca stóp można poczynić wszystkie konieczne obserwacje geograficzne".

Dzienniki w Oslo wskazywały na to, że Amundsen posiadał nadwyżkę zapasu benzyny tylko na dwie godziny ponad ilość, potrzebną do podróży podbiegunowej tam i zpowrotem. W razie zatem niesprzyjających wiatrów mogło Amundsenowi benzyny zabraknąć. Liczono się jednak z tem, że w razie konieczności Amundsen pozostawi na pastwę, losu jeden z samolotów, a jego zapas benzyny zużytkuje w drugim samolocie. Tak zaopatrzony samolot byłby w stanie odbyć podróż na przestrzeni 3.200 km.

4. W PUSTYNI LODOWEJ.

Jaki los spotkał Amundsena w tajemniczych głębinach pustyni lodowej?

Kiedy nasz bohater wraz z towarzyszami szaleńczej wyprawy unosił się w bez-

kresnych przestworzach ponad olbrzymiem, śnieżnem morzem i mknął naprzód w kierunku bieguna z szybkością 130 km. na godzinę, znienacka jeden z motorów (a było ich dwa, pracujących zupełnie niezależnie od siebie) odmówił posłuszeństwa. Po zużyciu połowy benzyny musieli szukać miejsca do lądowania. Ale znaleźć je, to najtrudniejsze zadanie w całym locie. Wszystko, co zgóry wydaje się gładkie, jak obrus na stole, okazuje się zbliska terenem, czekającym tylko na dotknięcie powierzchni jego kołami aeroplanu, by je strzaskać w drzazgi. Długo trwająca mgła utrudniała jeszcze śmiałkom lądowanie. Kiedy zbliżali się już ku większym płatom lodowym, okazywały się one popękanemi, bulgocąc w szparach ciemną wodą ukrytego oceanu. Wreszcie wylądowali — w odległości zaledwie 150 km. od bieguna. A było to straszne lądowanie. Życie wszystkich uczestników wyprawy zależało od milimetrowej niemal przestrzeni. Jedno nerwowe drgnięcie ręki na kierownicy samolotu, a bohaterzy zostaliby w lodach na zawsze, bez możności powrotu. Drugi aeroplan zaginął im w mgle. W jakiś czas potem odkryli go w stanie zupełnie nie do użycia o 7 km. od miejsca swego wylądowania. Trzej jego pasażerowie musieli pozostawić go w śniegach i przyłączyć się do Amundsena.

Rozpoczęła się straszna, kilkunastodniowa walka z żywiołem. Poczęto kopać rynnę w śniegu, by umożliwić wzlot aeroplanowi. Pierwsza droga pięciusetmetrowa, która, zdawało się, wyczerpała ich zupełnie, była bezowocna i aeroplan ani nie drgnął.

Poczęto kopać nową rynnę w kierunku przeciwnym. Nocami całemi musieli poruszać aeroplanem w miejscu, by suwające się zwały nie zasypały zupełnie podstaw; nocami całemi wypinali piersi, stając przed maszyną, by osłonić ją przed poruszającemi się zaspami śniegu. W międzyczasie zbliżył się ku nim na płycie lodowej strzaskany aeroplan, z którego wyjęli wszelkie potrzebne i dające się użyć przedmioty. Dnia 6 czerwca przeżyli dzień zupełnej rezygnacji. Olbrzymia góra lodowa sunęła wprost na latawiec. Sprawa zdawała się stracona zupełnie. W ostatniej rozpaczy poczęli obracać stalowego ptaka tyłem ku zbliżającemu się lodowcowi. Robota była bardzo ciężka; pracowali cały dzień. Wieczorem zwał lodowy ominął ich. Następnego dnia odpoczywali, wspominając o cudnem słońcu w ojczyźnie — o zieleni drzew i ludziach wiosennie ubranych. Nocą śnieg obfity zasypał zupełnie ślady ich wysiłków. Rankiem jednak znowu byli przy pracy. Nie wierzyli już w możność opuszczenia swego lodowego więzienia.

Pracowali jednak z energją ludzi nie poddających się przeciwnościom. Dnia 10 - go czerwca spędzili pełne 24 godziny na ciężkiem rozkopywaniu mokrego śniegu, a następnego dnia, po krótkim odpoczynku, podjęli ostatnią swą pracę: budowę długiej, przeszło stumetrowej rynny, o głębokości 6 m., a szerokości 12 metrów. Wiedzieli i czuli jedno: teraz lub nigdy więcej, i dnia 14 czerwca wieczorem rynna była gotowa.

O tych wysoce dramatycznych chwilach Amundsen potem opowiadał: „Dnia 14 czerwca wieczorem wyrzuciliśmy wszystko, co nam mogło zawadzać, na lód i zawinęliśmy w płachty z żaglowego płótna. Zatrzymaliśmy tylko benzynę i olej, któreby mogły nam starczyć na ośm godzin, dwie strzelby, śrót, sześć worków do spania, 2000 naboi, namiot, maszynkę do gotowania i żywności na kilka tygodni. Nawet nasze wspaniałe „ski" musieliśmy zostawić dlatego, że były zbyt ciężkie. Z ubrań wzięliśmy tylko to, cośmy nosili na sobie. Wszystko to razem zmniejszyło ciężar samolotu o 300 kg.

Dnia 15 czerwca termometr wskazywał rano — 3°. Lekki południowo - zachodni wiatr rozpraszał chmurki. Tor zamarzł w ciągu nocy i gładka, równa, lśniąca droga słała się przed nami. Wysoko na niebie

ciemniała powłoka chmur, ale nie martwiliśmy się tem zbytnio. Najgęstsza mgła nie zatrzymałaby nas w tej chwili. Był wczesny poranek. W bladem świetle świtu trudno było rozróżnić tor. Po obu stronach drogi ułożyliśmy czarne przedmioty, aby kierowca nie obrócił zbytnio aeroplanu w jedną lub drugą stronę i nie zboczył z toru. Jeden drobny niewłaściwy ruch mógł mieć nieobliczalne następstwa.

5. OCALENI!...

O wpół do dziewiątej rano — opowiada dalej Amundsen — wszystko już było gotowe do drogi; motory i kompas zdawały się oczekiwać lotu. Trzeba było trzech kwadransów, żeby się zupełnie rozgrzały. Po raz ostatni wyskoczyłem na tor, by w jakikolwiek sposób zabić czas i dławiący mnie niepokój. Tor biegł od południowego wschodu, o kilka metrów od maszyny ciągnęła się poprzeczna szczelina; miała ona zaledwie kilka cali szerokości, ale w każdej chwili mogła się rozerwać i oddzielić odcinek, na którym staliśmy, od reszty bryły. O sto metrów od aparatu wznosiła się droga lekko ku górze, potem jednak biegła znów zupełnie równo. Tam znowu

w odległości dwustu metrów od południowej krawędzi bryły przecinała lód inna szczelina. Ta druga jednak wyglądała o wiele poważniej, niż pierwsza, i wróżyła nam niechybnie połamanie samolotu i naszych kości. Miała ona dwie stopy szerokości; napełniał ją śnieg i lód. Biegła zapewne wprost do morza i w każdej chwili nasunąć mogła nieprzezwyciężony szereg trudności. Gdyby się rozszerzyła i odcięła nam dalszą drogę, to nie moglibyśmy skorzystać z tego miejsca statku. Bryła lodowa skończyła się szerokim na 3 m. stawem. Zdala po obu jego stronach widać było dwie długie na 40 m. bryły lodowe. Z tego opisu można wywnioskować, że tor nie był doskonały, ale cóż, kiedy lepszego nie mogliśmy znaleźć. O wpół do jedenastej wszystko było w porządku, nikogo nie brakło. Riiser Larsen na miejscu kierowcy, za nim na dnie łodzi — Dietrichson i ja. Przy zbiornikach benzyny Omdal i Feucht. Ellsworth miał miejsce w byłej jadalni. Dietrichson był naczelnikiem lotu powrotnego i miał zająć miejsce w kabinie obserwacyjnej przed kierowcą. Ale miejsce to było zbyt wysunięte, a start niepewny i dlatego na czas startu usadowił się Dietrichson przy mnie na podłodze.

Mineło kilka chwil najwyższego napięcia. Zaledwie maszyna zaczęła się ślizg-

gać, już dojrzeć można było olbrzymią różnicę między dzisiejszym a wczorajszym dniem. Nie było wątpliwości: aparat rozwijał potężną szybkość. Na najwyższem miejscu bryły, oddalonem od poprzedniego naszego postoju o 100 m., zwiększyliśmy pęd do 2000 obrotów na minutę (była to najwyższa prędkość). Lód drżał i dygotał, huczał i grzmiał. Słońce łamało się na jego srebrzystej powierzchni i rzucało nam w oczy snop złotych promieni. Zdawało się, że „Nr. 25" rozumie grozę położenia, że wszystkich sił dokłada, całą energję wytęża do ostatniego decydującego skoku z południowej krawędzi bryły. Albo—albo..

Już przekroczyliśmy szeroką rozpadlinę, już mkniemy przez 40-metrową bryłę i nagle... Czy to możliwe? Boże drogi, czy to naprawdę możliwe? Ustało skrobanie maszyny o lód, tylko motor huczy... W tej samej chwili zerwaliśmy się na równe nogi, śmialiśmy się i całowali. Dietrichson zniknął w kabinie obserwacyjnej naczelnika.

6. LOT NAD KRAINĄ ŚMIERCI.

Rozpoczął się lot, który po wszystkie czasy zajmować będzie jedno z najbardziej zaszczytnych miejsc w historji żeglugi powietrznej. Zuchwały, straszliwy lot na 850

km., lot, w którym śmierć udział brała. Nie trzeba zapominać, żeśmy wszystko zrzucili z siebie. Gdybyśmy musieli lądować i jakimś cudem uszli śmierci, to i tak dni nasze były policzone. Chmury zwartą ciemną masą zalegały na horyzoncie i przez dwie godziny musieliśmy lecieć na wysokości zaledwie 50 m. Zaciekawiało nas bardzo w chwili wzlotu badanie obszaru podbiegunowego. Sądziliśmy z wyglądu nieba, że wpobliżu powinno być otwarte morze, ale widocznie myliliśmy się, bo ani kropli wody dojrzeć nie było można. Wszędzie pod nami piętrzyły się bryły lodowe najrozmaitszych kształtów, zwaliska, pokryte śniegiem, złomy o ostrych kątach i poszarpanej powierzchni. Ciekawe było i to spostrzeżenie, że płyta, która dopomogła nam w odzyskaniu wolności, była jedyną na całym wielkim obszarze setek mil, która się do tego celu nadawała. Po raz ostatni pozdrowiliśmy uwięziony w lodach „Nr. 24", a w chwilę potem zniknął na zawsze z naszych oczu.

Wszystko tymczasem szło jak najlepiej. Motory pracowały, jak maszyny do szycia, i w miarę lotu rosło w nas nieograniczone wprost do nich zaufanie. Oba kompasy słoneczne tykotały jednostajnie; wiedzieliśmy, że oddadzą nam nieocenione usługi, gdy tylko ukarze się słońce. Przy

motorze siedział kierownik, spokojny i pewny, jak zwykle. Z kabiny obserwacyjnej uśmiechała się do mnie twarz człowieka, do którego miałem bezwzględne zaufanie, a przy motorach czuwali ludzie, o których wiedziałem, że nienagannie spełniają swe obowiązki.

Ellsworth przez cały czas zajmował się fotografowaniem i wyliczeniami meteorologicznemi. Ja zaś, ku wielkiej mej radości, miałem sposobność obserwowania obszarów lodowych, ponad któremi lecieliśmy. Gdyśmy mknęli na północ, nie miałem na to czasu.

Droga nasza prowadziła do północnego wybrzeża Szpitzbergu. Podczas pierwszych dwóch godzin kierowaliśmy statkiem powietrznym, opierając się jedynie na igle magnetycznej. Zpoczątku nie budziła w nas zaufania, gdyż byliśmy zbyt blisko bieguna, ale ku wielkiemu naszemu zdziwieniu szło wszystko doskonale. Gdy tylko słońce przedarło się przez chmury i rzuciło snop promieni na kompas słoneczny, mieliśmy najlepszy dowód, że igła magnetyczna wskazywała dokładnie kierunek, a więc sterowaliśmy naszym statkiem powietrznym zupełnie dobrze. Przez trzy następne godziny pogoda nam dopisywała, potem jednak ogarnęła nas gęsta, nieprzenikniona mgła. Wznieśliśmy się więc na 200 m.

wgórę i lecieliśmy ponad mgłą w jasnych promieniach słońca. Kompas słoneczny oddawał nam duże usługi, sprawdzaliśmy go z igłą magnetyczną i określaliśmy różnicę. Mgła znikła po godzinie i znów żeglowaliśmy w czystem powietrzu. Przed oczyma naszemi rozciągały się te same jednostajne złoża lodowe. Taki sam smutny, beznadziejnie przytłaczający krajobraz, jak wówczas, kiedyśmy lecieli na północ. Wszędzie ruchome złomy lodowe, bezgraniczne szkliste równiny, bryły najrozmaitszych geometrycznych kształtów. Nie było żadnego porządku w tych rumowiskach lodowatych, wszędzie panował chos groźny i ponury. Tu i ówdzie płynęły wąskie strumienie ale wody, jeziora, prowadzącego aż do morza, nie było widać. Pod 82° szerokości północnej zapadła znowu gęsta mgła. Spowiła nas ciemną zasłoną i długi czas nie mogliśmy się przedrzeć przez jej gęste welony.

7. DO SPITZBERGU!

Był to lot, który wszystkim ludziom, szukającym wrażeń, sprawiłby niewymowną radość. Mgła zalegała coraz gęstsza i gęstsza, mknęliśmy naoślep wprost ku wyso-

ko wgórę strzelającym skałom lodowym. Na tej wysokości przy szybkości 120 klm. na godzinę ma się dopiero wrażenie prawdziwego lotu. Na większej wysokości nie zwraca się tak uwagi na prędkość żeglugi powietrznej. Przedtem zdawało mi się, że lecimy bardzo powoli; dopiero teraz, kiedyśmy przeskakiwali z jednego wierzchołka na drugi, mogłem ocenić olbrzymią szybkość lotu. Ciągle strzelały pod nami urwiska lodowe, a mnie dech w piersiach zamierał i myślałem: „Już tu nas napewno przedziurawi". Szczęśliwie jednak uniknęliśmy niebezpieczeństwa, ale dłużej trudno było doprawdy wytrzymać. Stan taki był wprost nie do zniesienia. Mgła i lód złączyły się w jedną potworną hydrę, której długie macki wyciągały się ku nam z przerażającą szybkością. Ciemno było wokół zupełnie. Zbliżaliśmy się do Szpitzbergu i gdyby samolot, lecąc z szybkością 120 klm. natrafił przypadkiem na jedną z tamtejszych wysokich skał, to nie zostałoby z nas ani kawałeczka. Jedno jeszcze było wyjście: lecieć ponad mgłą i na to zdecydował się wreszcie pilot. Wznieśliśmy się jeszcze o 100 m. wgórę i płynęliśmy w czystem powietrzu, w złotych promieniach słońca. Mgła, niby dywan stalowego koloru, rozpościerała się pod nami. Teraz jednak łatwo można było zauważyć, że mgła

się rozprasza; dzieliła się zwolna na drobne obłoki, które znikały, unoszone wiatrem. Mogliśmy się już zorjentować w okolicy. Widok nie był zbyt zachęcający: lód, lód, lód bez końca. Kiedy mówię teraz o niemożliwych warunkach lądowania, widzę jasno, jak blisko byliśmy wtedy nieuniknionej śmierci. Przy lądowaniu zostałby aparat bezlitośnie zgnieciony i na drzazgi rozbity. Coraz bardziej rozjaśniała się mgła i znikła wreszcie zupełnie. Tę pomyślną zmianę zawdzięczaliśmy świeżemu wiatrowi południowemu, który rozproszył wkrótce wielkie masy mgły, zalegające na południu. Gęste płaty zamieniały się na drobne, lekkie obłoczki. Ale gdzie leżał Szpitzberg? A może lecieliśmy w złym kierunku? I to było możliwe. Nie mieliśmy żadnego doświadczenia w żegludze powietrznej pod tą szerokością geograficzną. Znowu przeleciała mi przez głowę złowieszcza myśl, że przecież igła magnetyczna uchodzi w tych okolicach za bezużyteczną; z drugiej zaś strony sprawdzaliśmy ją, gdy tylko ukazało się słońce, z kompasem słonecznym, i błąd był bardzo nieznaczny. Chociaż nie było podstaw do niepokoju, czułem pewną obawę. Za wszelką cenę musieliśmy ujrzeć ląd; niewiele już mieliśmy benzyny, a lądu nie było.

Nagle oddzielił się wielki płat mgły, zwolna odchylił się nabok i odsłonił nam błyszczące srebrzyście wierzchołki gór Nie było wątpliwości: pod nami rozpościerał się Szpitzberg!...

8. W MAJESTATYCZNEJ ŚWIĄTYNI NATURY.

Woddali ciągnęło się pasmo wysp, a za niemi ku zachodowi widać było ląd, prawdziwy, mocny ląd. Na północny zachód od wysp biegł ziemny pas; była to woda, wielkie, otwarte morze i ląd. Dosięgliśmy wreszcie otwartego morza i oto po dziesięciu minutach lotu ponad wodą przestał motor działać. Nie było rady, musieliśmy lądować. Dął silny wiatr, a pod jego podmuchem wysoko wydymały się fale. Lądowanie odbyło się spokojnie i pewnie, niczego zresztą innego nie spodziewałem się po naszym pilocie. Tuż koło nas wznosiło się urwisko lodowe, na które z łatwością mogliśmy się wdrapać. Wiatr uciszył się zupełnie Słońce paliło. Cały brzeg pokrywały wielkie kamienie, porosłe szarozielonym mchem. Woda płynęła srebrzystym strumieniem miedzy rumowiskiem skalnem, a potem spadała nakształt spienionego wodospadu z niewielkiej pochyłości. Miłe głosiki ptaków rozbrzmiewały wpobliżu, do-

dając jeszcze więcej uroku tej pięknej wieczornej godzinie. Cudny krajobraz, otwierający się przed naszemi oczyma, dodał nam odwagi. Nie trzeba nam było kościoła, ażeby Przedwiecznemu złożyć najserdeczniejsze dzięki. Tu, w tej najwspanialszej, majestatycznej świątyni natury modliliśmy się z głębokiem wzruszeniem. Morze leżało czyste i ciche. Tu i ówdzie wielkie złomy lodowe schylały swe potężne głowy nad przeźroczą wodą. Wybrzeże wywarło na nas głębokie wrażenie, które na całe życie w pamięci nam zostanie.

Umieściliśmy samolot przy olbrzymim bloku lodowym i udaliśmy się w głąb nieznanego lądu. Dwa pytania zajmowały nas najbardziej w tej chwili: gdzie jesteśmy? i co tu można zdobyć do jedzenia? Filiżanka czekolady i trzy keksy, które spożyliśmy tego dnia o godzinie ósmej rano, nie ciążyły zbytnio naszym żołądkom. Podczas gdy Dietrichson mierzył wysokość słońca, przygotowaliśmy wspaniałą ucztę — powtórzenie śniadania. Boże! Jak to dobrze skakać przez kamienie! Znowu byliśmy dziećmi, biegaliśmy tu i tam, ciesząc się każdym listkiem, każdym kamyczkiem. Wpobliżu widać było powalone pnie drzewne, które mogły się nam przydać, gdybyśmy przypadkiem musieli tu pozostać. Benzyny mieliśmy tylko 90 litrów; trzeba

było oszczędzać, gdyż zapas taki nie mógł na długo starczyć.

Omdal, nasz nadworny kucharz podczas wyprawy, pompował naftę do maszynki, gdy nagle rozległ się głośny krzyk Riiser Larsena: „Tam, tam jest szkuna!" I rzeczywiście na wschód od nas, koło rumowiska skalnego przepływał mały rybacki statek. Jeżeli przedtem szczęście ciągle zwracało się przeciwko nam, to teraz wydawało się, żeśmy je zdobyli na zawsze. Była godzina dziewiąta i Dietrichson skończył swe obliczenia. Znajdowaliśmy się na północnym przylądku północno - wschodniego pobrzeża Szpitzbergu, tam właśnie, dokąd chcieliśmy skierować aparat. Lot był mistrzowskiem dziełem pilota, a lądowanie nie było gorsze. Wspaniałe urzeczywistnienie najśmielszych marzeń!...

Ale... mały statek wymija nas, widocznie nie spostrzega nikogo; porusza się szybki i lada chwila zniknie nam z oczu. Co czynić? Nie mogliśmy przecież wsiąść do aeroplanu i lecieć. Jeszcze nie jesteśmy ptakami, które jednem uderzeniem skrzydeł unoszą się wgórę. Jak więc dosięgnąć szkuny?

„Nic łatwiejszego — odezwał się nagle zwykłym, stanowczym głosem Riiser Larsen. — Siadajcie prędko do maszyny i zobaczycie!" W jednej chwili rzuciliśmy się

do samolotu, zahuczał motor i pomknęliśmy przez morze z szybkością huraganu. Wkrótce potem kołysaliśmy się przy statku. Był to „Sjölir' z Balsfjordu, którego kapitan Nils Vollan wiele dobrego nam potem wyświadczył. Spuszczono szalupę na wodę i dwóch ludzi wiosłowało ku nam. Zpoczątku, kiedy nas zobaczyli brudnych, obdartych, o zarosłych brodą twarzach, zawahali się nieco, ale zwróciłem się ku nim profilem i wtedy poznali nas. „Czy chcecie nas zawieść do Kingsbay, bo nie mamy już prawie wcale benzyny?"

„Naturalnie, bez wątpienia" — brzmiała jednogłośna odpowiedź. Vollan mówił, że może nas nawet zawieźć do Chin, jeżeli chcemy. Tak bardzo cieszył się, że nas widzi, tak bardzo chciał nam okazać swą życzliwość i usłużność. Uwiazano „Nr. 25" na linie, a my wszyscy udaliśmy się na pokład „Sjölif". Po raz pierwszy doznaliśmy wrażenia, że misja nasza jest skończona. Cicho i spokojnie uścisnęliśmy sobie ręce. W tym uścisku zawarliśmy wszystko.

9. JAKICH POPRZEDNIKÓW MIAŁ AMUNDSEN?

Jedynym człowiekiem, któremu przed Amudsenem przyszła do głowy śmiała myśl zdobycia bieguna drogą powietrzną,

był Szwed Andree. Wychodził on z tego samego punktu widzenia, co Amundsen: szybkość opłaca całkowicie ryzyko powyższego sposobu lokomocji. W roku 1896 projektował wyprawę balonem, cóż, kiedy „sterowiec" jego nie dawał się porządnie sterować i w stosunku do dzisiejszych udoskonaleń technicznych przedstawiał się nadzwyczaj pierwotnie. Lecz mimo to Andree nie wahał się powierzyć mu swego losu, wybierając Szpitzberg jako najdogodniejsze miejsce dla odlotu. Tam to czekał on na pomyślny wiatr z południa. W r. 1896 wiatr był właśnie przeciwny. W roku następnym Andree powraca na Spitzberg, ściśle mówiąc na Wyspę Duńską, położoną niedaleko Zatoki Królewskiej (Kingsbay). Balon Andreego zawierał żywność na trzy miesiące, narty, łódkę i inne przybory, niezbędne w razie, gdyby część drogi przyszło przebyć lądem. Wreszcie 11 lipca 1897 r. wiatr był pomyślny i wiał z siłą z południowego wschodu. O drugiej godzinie po południu Andree dosiadł gondoli wraz ze swymi towarzyszami Francklem i Strindbergiem, a o drugiej trzydzieści zawołał: „Przeciąć liny!" Balon wzniósł się wgórę na jakieś ośmset metrów i pomknął, jak strzała, ku północy... Wiadomości o losach tej wyprawy dochodziły początkowo albo za pośrednictwem gołębi pocztowych, albo

też przez „boje", które w ciągu trzech pierwszych dni z balonu wyrzucano. Potem Andree i jego towarzysze zginęli bez wieści. Niewiadomo było, co się stało z uczestnikami wyprawy; jedno tylko zdawało się być pewne, że Andree i jego towarzysze ponieśli śmierć.

Dopiero w roku 1926 duński podróżnik Knut Rassmussen zdołał rozwiązać tę zagadkę. Rassmussen, przebywając koło Chesterfield Julet nad zatoką Hudsona, zapoznał sie z przewodniczącym tamtejszej misji katolickiej, ojcem Turquetiel. Kapłan ten opowiadał Rassmussenowi, że w r. 1900 zawędrował aż do najbardziej na północ wysuniętych okolic, gdzie napotkał plemię Eskimisów, nie znające jeszcze zupełnie białych ludzi. To plemię eskimoskie poluje na reny przy pomocy łuków i włóczni. Pater Turquetiel zatrzymał się dłużej wśród tych mieszkańców północy, chcąc ich lepiej poznać. Pewnego wieczoru przywódcy plemienia udali się w uroczystej delegacji do zakonnika i oświadczyli, że chcą mu zadać kilka zapytań.

Przedewszystkiem zapytali, czy prawda jest, że biali ludzie umieją budować namioty, wznoszące się z ziemi i lecące w powietrzu, jak ptaki. Gdy kapłan dał odpowiedź potwierdzającą, Eskimosi popatrzyli na siebie z takiemi minami, jakgdyby chcie-

li ukryć jakąś tajemnicę. Prowadzili potem szeptem rozmowę, a po chwili zaczęli stawiać nowe zapytania, tyczące się budowy owych dziwnych, latających namiotów. Z pytań tych wynikało, że Eskimosi musieli widzieć taki namiot powietrzny, zbudowany, jak mówili, z białego żelaza, co oczywiście oznaczać miało w tym wypadku aluminjum. W miarę, jak zakonnik dawał odpowiedzi potwierdzające, na twarzach Eskimosów malowało się coraz silniejsze zakłopotanie. Gdy w parę lat potem Pater Turquetiel odwiedził tych samych Eskimosów, okazali mu już większe zaufanie i wyznali, że przed laty przybyli do nich trzej biali ludzie w takim latającym namiocie. Ci biali ludzie mieli z sobą małego psa i jakiś czas mieszkali wśród Eskimosów. Potem zostali zamordowani przez członków innego eskimoskiego plemienia, ponieważ posądzono ich o czary. Ubili mianowicie rena przy pomocy dziwnej broni, z której wydobywał się ogień. Eskimosi postanowili wówczas zabić czarowników, obawiając się ich szkodliwego wpływu. Zakonnikowi stało się wówczas jasnem, że ofiarami przesądów eskimoskich padli Andree i jego towarzysze.

---

10. TRAGICZNE OFIARY ARKTYDY.

Przed Andreem przedsiębrano również cały szereg wypraw, z których najsłynniejsze są: Franklina, de Longa. Tragicznie zakończyła się martyrologja Johna Franklina, który w r. 1845 wyruszył ze swemi dwoma statkami „Erebus" i „Terra" na podbój bieguna. Przez piętnaście lat poszukiwano go nadaremno, aż dopiero w roku 1859 ekspedycja Mac Clintocka natrafiła na jego ślady. W labiryncie wysepek i cieśnin, położonym na północ od kontynentu amerykańskiego, między Grenlandją a zatoką Macheuziego, znalazł Clintock resztki przedmiotów, należących do wyprawy Franklina, a wiadomości, jakie otrzymał od mieszkających tu Eskimosów, pozwoliły zrekonstytuować dramat w całości. Mianowicie Francklin, nie mogąc wypłynąć na pełne morze, zsiadł z okrętów i postanowił drogą lądową osiągnąć najbliższe osiedle; — nie udało mu to się jednak i wszyscy uczestnicy wyprawy zginęli co do jednego, częścia z głodu, a częścia z zimna. Powrót drogą lądowa, przedsiębrany z tych, czy innych względów, oto co jest najniebezpieczniejszego we wszystkich wyprawach.

W trzydzieści lat później porucznik marynarki amerykańskiej de Long wyru-

szył statkiem „Jeanette" na odkrycie przejścia północno - zachodniego. Ekspedycja jego stała się słynna ze względu na nieprawdopodobne przygody, jakie przeszła przed ostatecznym swym a tragicznym końcem. Już zpoczątku koło wyspy Wrangla „Jeanette" została zatrzymana przez lody. Olbrzymie zwały lodowe gromadziły się dokoła wątłego stateczku, gniotąc go, jak łupinę orzecha, to z jednej, to z drugiej strony. Wyszedłszy z tej walki zwycięsko, „Jeanette" była jednak w tak opłakanym stanie, że de Long postanowił wysadzić swą osadę na ląd. I tu następuje najciekawsza część zdarzenia: rozbitkowie wylądowali na pływającej wyspie lodowej, która ich zaniosła w kierunku wprost przeciwnym od zamierzonego; w ten sposób po ośmiu dniach znaleźli się o piętnaście kilometrów od miejsca swego pierwotnego wyjazdu! Nie tracąc nadziei, skoro tylko lody cokolwiek puściły, wsiedli do łodzi i po paru tygodniach wędrówki morskiej dostali się na wyspę Siemionowa, niedaleko wybrzeża syberyjskiego. To znaczy, ściśle rzecz biorąc, dostał się na samą wyspę zaledwie jeden człowiek wyprawy, inni natomiast, zaskoczeni przez burzę, wyrzuceni zostali na śnieżną, bezludną wyspę. Jeszcze chwilę przedtem mieli nadzieję ocalenia; po fałszywem wylądowaniu szanse

zmniejszyły się do minimum. Środki żywności były na wyczerpaniu; nie mogąc posuwać się naprzód, wysłano dwóch ludzi celem sprowadzenia pomocy. Zanim ona nadeszła, de Long i jego dziesięciu towarzyszy nie żyło.

Niemniej zboczenie „Jeanetty", której resztki znaleziono na wschód od Grenlandji, nasunęło Nansenowi ideę jego słynnej wyprawy przez ocean Północny. I Nansen nie bez poważnych niebezpieczeństw dopiął swego celu. Wystarczy chociażby wspomnieć, jak to 14 marca 1895 roku, kiedy jego „Fram" pod 84 stopniem szerokości geograficznej uwiązł w lodach, postanowił z Johannsenem przebyć dalszą drogę sankami, jak to trzech tygodni trzeba było, aby osiągnąć 86 stopień (najdalszy punkt, dokąd wówczas człowiek dotarł), jak to około trzech miesięcy potrzebował na dotarcie powrotne do jednej z wysp archipelagu Franciszka Józefa. A potem jeszcze drugi, prawie roczny pobyt na tej wyspie, zanim mógł powrócić do Norwegji.

Przez dwa lata świat cywilizowany uważał Nansena i Joahnnsena za straconych; jedyny człowiek, który znał stosunki okolic tamtejszych (dotarł do 83 stopnia), komendant angielski Markhau, wypowiedział się nadzwyczaj pesymistycznie A jednak wrócili. Widać stąd, że podbój bieguna

jest z jednej strony posłannictwem naukowem, z drugiej zaś ślepą grą przypadku w obliczu nieobliczalnego i straszliwego żywiołu zimna.

11. RAID „NORGE".

Po wyprawie samolotami z roku 1925 Amundsen nie spoczął bezczynnie na laurach, lecz z upartą, niezłomną energją postanowił osiągnąć cel zamierzony t. j. dotrzeć za wszelką cenę do bieguna. W tym celu zorganizował nową wyprawę w roku 1926. Z pomocą finansową Amerykanina Ellswortha i rządu włoskiego zbudowano balon sterowy „Norge", którego konstruktorem był słynny dziś na całym świecie gen. Nobile, wówczas pułkownik armji włoskiej. Z Rzymu przez Pulham (w Anglji) i Leningrad udano się na Szpitzberg, gdzie był ostateczny punkt wyjścia śmiałej wyprawy. Amundsen w następujacy sposób opisuje przygody i wzruszenia, przeżyte podczas tego wiekopomnego raidu: „Pożegnawszy hangar w Zatoce Królewskiej, zaczęliśmy swą wyprawę. Motory „Norge" puszczono w ruch o godzinie wpół do pierwszej i sunęliśmy wzdłuż brzegów zachodnich Szpitzbergu. Siedem wspaniałych lodowców i gór śnieżnych błyszczało w słońcu. Szybko przebyliśmy wy-

spę Duńczyków oraz Amsterdamską. Zapomocą kompasu słonecznego kierowaliśmy się ku biegunowi północnemu. Skoro tylko opuściliśmy zatokę, każdy z załogi na statku zaczął wykonywać swą służbę. Dziś, wspominając, jak wąska była nasza łódeczka, dziwimy się niemało, jak można było działać w tej ciasnocie. Na ścianach narzędzia do kierowania naszym statkiem, motory, zastawki gazu i stery, wpośrodku Riiser Larsen, oficer naczelny, stał pochylony nad mapą, wskazującą zarysy gór nieznanych. Zarysy te zostały określone bardzo dokładnie i były użyteczne, kiedy mgła nie pozwalała nam używać kompasu słonecznego. Aparat radjotelegraficzny znajdował się również w naszej łódeczce, obok zaś Malmgreen miał do swej dyspozycji deszczułkę, na której powinien był zapisywać notatki meteorologiczne na podstawie informacyj radjotelegraficznych. Dwaj radjotelegrafiści, Gotterald i Storm - Johnson, mieli powierzoną sobie bardzo ciężką misję udzielania wszelkich informacyj meteorologicznych, kontrolę biegu statku, telegramy prasowe, które nadchodziły i odchodziły. Nie można zapomnieć również o Titinie, naszej suczce rasy terier; była to mascotta pułkownika Nobile, jedyna przedstawicielka płci żeńskiej na statku. Były tu wreszcie nasze prowianty: biszkop-

ty, 33 butelki „termos", nasze ubrania i drobiazgi, nieodzowne w tej naszej zuchwałej podróży powietrznej.

12. PONAD ŚWIATEM Z KRYSZTAŁU.

Po chwili, patrząc wdół, ujrzeliśmy lody biegunowe. Lekkie chmurki rozwiały się, niebo było błękitne, a lody iskrzyły się, jak pryzmaty. Był to wspaniały widok. Wierzchołki Spitzbergu znikły z horyzontu i otaczała nas tylko niezmierzona płaszczyzna lodowata. Cała załoga, chociaż pamiętała wyniki wyprawy z roku poprzedniego, t. j. 1925, wytężała wzrok w poszukiwaniu ziemi. Niezmierzone lodowiska wywierały to samo wrażenie, co w roku ubiegłym. Była to powierzchnia, rozbita na drobne części: wąskie pokrzywione kanały w rozmaitych kierunkach i prawie wszystkie jakby pokryte cienką warstwa lodu.

Lot nasz na statku powietrznym „Norge" rozwijał się przed naszym wzrokiem jako cudowna podróż w błękitach nieba, ponad światem z kryształu, błyszczącym w promieniach słońca. na sterowcu, który leciał z szybkością 70 kilometrów na godzinę. Motory działały z dokładnością zegarów. Słońce grzało nas dostatecznie. naprzekór temperaturze, a ciepło wewnętrzne

czerpaliśmy ze szczodrych koszyczków, napełnionych jajami, mięsem, pasztecikami, sucharkami, jakie nam przygotowali nasi przyjaciele z Zatoki Królewskiej. Nie mieliśmy potrzeby uciekać się do konserw w puszkach i do mleka sproszkowanego.

W ten sposób odbyliśmy większą część podróży pomiędzy Zatoką Królewską a biegunem, na wysokości 400 do 500 metrów.

Ukazywały się coraz częściej stada białych niedźwiedzi i wspaniałych psów morskich. Nieco dalej jednak nie spostrzegliśmy już żadnego śladu życia zwierzęcego; mroczny cień naszego statku był jedynym objawem życia, poruszającym się na lodzie. Gdy znaleźliśmy się na 87° 45 szerokości, zwolniliśmy biegu, by w ten sposób zaznaczyć uroczysty obchód lotu z r. 1925, właśnie bowiem na tej szerokości nasze hydroplany musiały wylądować. Dla Riiser - Larsena, dla Omdala i dla mnie był to moment solenny, przypomnienie, że ta niezmierzona przestrzeń lodowata przez 25 dni była dla nas całym naszym światem. Na 88° równoleżniku znaleźliśmy się w gęstej mgle, tak, iż musieliśmy się wznieść na 600, a później na 1000 metrów, by z niej umknąć. Mgła falowała pod nami, jakby ocean z waty. Była to w locie naszym nieznośna przeszkoda i po-

wstał problemat, czy będziemy zmuszeni przebyć biegun północny i lecieć dalej do krain niezbadanych z drugiej strony gęstej mgły? Zdawało się to koniecznością. Przez dwie godziny lecieliśmy bezustannie nad otchłanią mgły nieprzejrzanej, lecz telegram radjowy ze Stavanger w Norwegji przyniósł nam zapowiedź wiatru pomyślnego, oczyszczającego powietrze w dalszym naszym locie ku północy. Od czasu do czasu otwierały się jasne szczeliny w tem morzu tumanów, które pozwalały nam stwierdzić, że pod nami niema żadnego lądu.

13. PRZEJŚCIE PRZEZ BIEGUN.

Coraz bardziej zbliżaliśmy się do bieguna i ku naszej radości blisko bieguna słońce mgłę zwyciężyło. Około godziny pierwszej rano dn. 12 maja 1926 r. mieliśmy biegun prawie na dłoni i wzrok nasz rozciągał się i wielkie ogarniał dziedziny w najdalszej północy świata.

Mgła była nad wyraz przykra, gdyż towarzyszyło jej powietrze mroźne i przejmujące. Musieliśmy włożyć buty, napełnione specjalną trawą, nie dopuszczające do przemarznięcia nóg. Bądź co badź wszyscy mniej lub więcej cierpieli. Ponad wszystko dokuczliwe było manewrowanie

przyrządami naukowemi przy pomocy gołych rąk. Obserwacje, dokonane podczas lotu, pod kontrolą radjotelegraficzną stacji w Zatoce Królewskiej, obliczenia, dokonane zapomocą kompasu słonecznego, pozwalają nam twierdzić, żeśmy dotarli do bieguna o godz. 1.30 rano dnia 12 maja. A więc lecieliśmy z zupełnem powodzeniem od południka Zatoki Królewskiej aż do samego bieguna. Zaraz też zniżyliśmy się, lecz nie poniżej 100 metrów. Stwierdziliśmy, że lody bieguna mają te same cechy charakterystyczne, jakie obserwowaliśmy przedtem. Żadnego znaku życia zwierzęcego. Dokąd tylko oko mogło sięgnąć, nic innego nie było widać, jeno niezmierzone, bezgraniczne pola lodowe o powierzchni nierównej, przerywanej licznemi szparami, a wszystko byszczy od słońca północy. W ten sposób przebył sterowiec „Norge" wspaniale pierwszą część śmiałej, nieustraszonej imprezy. Zwolniliśmy bieg statku i otworzyliśmy jedno okno gondoli, aby uroczyście uczcić chwilę, do której gotowaliśmy się z takiem przejęciem.

Załoga odkryła głowy i Amundsen rzucił ze statku chorągiew norweską, dar króla Norwegji dla naszej wyprawy. Ellsworth rzucił następnie chorągiew „gwiaździstą", ofiarowaną przez prezydenta Stanów Zjednoczonych, pułkownik

zaś Nobile cisnął w przestrzeń sztandar włoski. Różnokolorowe te sztandary leciały w świetlanem powietrzu, a ich drążki utkwiły w lodzie mocno i trwale. Czyż trzeba dodawać, co czuliśmy wszyscy z załogi, gdyśmy ujrzeli wszystkie trzy chorągwie, powiewające wśród wiecznych lodowców pod naszym szybowcem? Czytelnicy łatwo to pojmą i odgadną.

14. W PASIE NIEZBADANYM.

Z szybkością zmniejszoną sterowiec „Norge" okrążył biegun północny, a następnie lecieliśmy dalej całą siłą motoru. Wszyscy wzięli się do pracy. „Norge" leciał teraz ku południowi, pierwszy raz od chwili startu. Przód statku zwrócony do cyplu Barzow. Dotychczas przelatywaliśmy ponad znanemi ludzkości okolicami, teraz natomiast rozciągała się przed nami obszerna kraina, zupełnie niezbadana. Podróż trwała nadal bez zmiany. Zawsze ten sam lód pod słońcem bez chmur, migocący olśniewającemi blaskami nakształt niezmierzonych pól diamentowych. Radjo działało prawidłowo. Przybywały do nas biuletyny meteorologiczne, my zaś wysyłaliśmy nasze telegramy prasowe, aby zawiadomić świat cały o ceremonji spuszczenia chorągwi oraz o pierwszych naszych

wrażeniach. Zaczęliśmy wierzyć, że ta zuchwała wyprawa zakończy się szczęśliwie, jak się rozpoczęła. Niestety, prędko nastąpiło rozczarowanie. Atmosfera była spokojna, bez wiatrów przeciwnych, szybkość zawsze do 70 km. na godzinę. Ludzie z załogi, którzy od chwili wylotu z Zatoki Królewskiej nie odpoczywali ani na moment, spróbowali zasnąć w workach z futra renifera. Lecz było to niemożliwe z powodu zimna i huku motorów.

Dotarliśmy do Bieguna Lodowców o godz. 7 dnia 12 maja. I naraz odsłonił się przed nami nowy punkt niedostępny. Przekonaliśmy się natychmiast, patrząc wdół, że byłoby rzeczą niemożliwą lub co najmniej nadzwyczaj trudną dotrzeć tam inną drogą, niż powietrzem. Nie było widać żadnego kanału, a powierzchnia lodu była straszliwie wzburzona. Zdawało się, że tu jakieś olbrzymy staczały walkę z sobą, używając za oręż brył lodu. Najśmielsi nawet z pomiędzy nas czuli się szczęśliwi, że nie byliśmy zmuszeni torować sobie drogi pieszej w tym wzburzonym okręgu lodowisk. W połowie drogi, między Zatoką Królewską a cyplem Barrow, stwierdziliśmy, iż z sześciu i pół tonn gazu, który zabraliśmy z soba, zużytkowaliśmy już 4 i pół tonny i znaleźliśmy się naraz w chmurze mgły niezmiernie gęstej.

Od tej chwili zaczął się okres naprężenia i niepokoju, który trwał aż do chwili, gdy nasz samolot przybył do Teller. O śnie mowy być nie mogło. Zaczęły się nasze zgryzoty. Znaleźliśmy się w nieprzebytych sferach mgły na wysokości 330 metrów. Tak, jak przedtem, próbowaliśmy się wznieść ponad tumany i zdołaliśmy ujrzeć ponownie cień statku, odbity w kolorach tęczy na powierzchni oceanu mgły. Jaka szkoda, że nie mogliśmy podziwiać dłużej tego czarownego widoku. Położenie nasze było zbyt niebezpieczne, a chwilami zdawało się wprost bez wyjścia. Po pewnym czasie radjo zaczęło nas trapić. Ramm był zrozpaczony, że nie może wysyłać depesz. Malmgreen był niepocieszony, że nie może otrzymywać biuletynów meteorologicznych, teraz bardziej potrzebnych, niż kiedykolwiek. Nie mogliśmy również kontrolować naszego lotu, co w tej chwili było nadzwyczaj ważne. Nieprawidłowość w działaniu radja pochodziła częściowo z zaburzeń elektrycznych atmosfery, częściowo zaś z powodu skorupy lodowej, która się utworzyła na drutach belki długości 15 metrów, znajdującej się pod gondolą. O ile odległość od Spitzbergu powiekszała się, sygnały słabły coraz bardziej; zasiąg ich był dostateczny na przestrzeni 1000 mil; teraz jednak całe urzą-

dzenie radjotelegraficzne zostało sparaliżowane. Ostatni biuletyn z Alaski donosił o cyklonie, szalejącym na morzu Berynga. Staraliśmy się połączyć z jakąś stacją na Alasce, lecz daremnie. Nasze alarmy zostały bez odpowiedzi. Dowiedzieliśmy się później, że wszystkie większe stacje Alaski starały się z nami skomunikować. Wysiłki nasze, by lód usunąć z aparatu, nie osiągały celu; pomimo to lot trwał dalej, a mgła coraz gęstsza zmusiła nas do wzniesienia się do wysokości 830 metrów. Chwilami małe szczeliny w olbrzymiej zasłonie z tumanów pozwalały się nam przekonać, że pod nami niema żadnego lądu. Lód, lód — tylko stale bezbrzeżne morze lodu.

15. W ZAMĘCIE SZALEJĄCEJ BURZY

W ciągu dnia nasze klęski rosły z godziny na godzinę. Chmury gęste pokrywały całkowicie niebo, nie dopuszczając żadnych obserwacyj astronomicznych. Jedynie kompas magnetyczny pozwalał nam na orjentację w losie. Ku wieczorowi jeszcze bardziej się pogorszyło. Zniżyliśmy się cokolwiek i znaleźliśmy się w tumanie zamieci śnieżnej. Natychmiast wznieśliśmy się ponownie, lecz statek nasz tak był obciążony lodem, że na nasze żądanie płk.

Nobile i Malmgreen dokonali obserwacji nad skorupą lodową, by oznaczyć, na jakiej wysokości lepiej nam będzie dalej się posuwać. Stosownie do tego mieliśmy manewrować w przestworzu. W jednej chwili próbowaliśmy wznieść się ponad chmury, lecz to nam zbyt wiele gazu pochłaniało. Jeszcze niebezpieczniejsza od utraty gazu stawała się skorupa lodowa, która ciągle rosła na motorach i na śmigach. Kulki lodu padały, jak strzały, na powłokę statku i dziurawiły ją powoli. Każdy z nas zdawał sobie sprawę z tego, że położenie nasze było z każdą chwilą coraz krytyczniejsze i nasze zuchwałe przedsięwzięcie doszło do punktu, graniczącego z klęską. Kiedy zaczęło się ostrzeliwanie kawałkami lodu, znajdowaliśmy się o 200 mil od brzegów Alaski.

Do tej chwili lód służył nam do badań naukowych, teraz jednak stawał się bardziej interesujący, gdyż groził nam możliwością niezbyt przyjemnego spaceru pieszo, by dotrzeć do brzegów Alaski, o ile dziury na powierzchni statku, coraz liczniejsze, zmusiłyby nas do lądowania. Tutaj wchodzi na scenę Titina pułk. Nobile. Dotychczas spała ona snem sprawiedliwych, czy też wiernych, w worku futrzanym swego pana. Nagle zbudziła się i stawała się coraz bardziej nerwowa. W chwili najkry

tyczniejszej wyskoczyła z worka, skomląc żałośnie. Wzywała ratunku. Zachodziła również niemała obawa, że upadające kawałki lodu zdruzgocą śmigę, lecz śmiga wytrzymała to bombardowanie. Cała załoga, porzuciwszy wszelką inną pracę, zabrała się do łatania otworów, spowodowanych temi uderzeniami. Jeden z tych otworów był tak wielki, że zmusił nas do zwolnienia lotu, by umożliwić jego załatanie. Od czasu do czasu zatrzymywaliśmy kolejno jeden z motorów, aby go uwolnić od lodu, który się na nim nagromadził. W ten sposób zdążaliśmy do cyplu B ow. Dnia 13 maja niektóre znaki wskazywały nam bliskość ziemi. Zauważyliśmy, że liczba kanałów na lodowcach powiększała się i że kanały te są coraz szersze w porównaniu z temi, jakie widzieliśmy po opuszczeniu Szpitzbergu. Nakoniec dostrzegliśmy morze, wolne od lodów.

16. ZIEMIA NA LEWO OD NAS.

O godzinie 6 min. 50 Riiser - Larsen, po dłuższem badaniu horyzontu południowego przez lunetę, wykrzyknął: „Ziemia! ziemia!" W istocie niebawem ukazało się nam morze, wolne od lodów. Czarna linja, prawdopodobnie brzeg skalny, ukazujący się z poza śniegu, potwierdził jego odkry-

cie. W 46 godzin i 45 min. po opuszczeniu Zatoki Królewskiej dotarliśmy do cyplu Barrow, na 71° szerokości północnej Możliwość podróży międzybiegunowych została wykazana. Pierwszy to raz w historji oczy ludzkie ujrzały sferę ziemi między biegunem północnym i cyplem Barrow. Przelecieliśmy zatem ponad przypuszczalną ziemią Keenan na północ od Barrow, choć nie widzieliśmy jej zupełnie. Ci, którzy, jako sceptycy, nie wierzyli w istnienie tej ziemi, mieli słuszność, i możemy dzisiaj potwierdzić z całą pewnością, że w sferze, przez nas przebytej, niema żadnych wysp ani lądów. Przestrzeń tę jednak należy liczyć najmniej na 100.000 mil kwadratowych Statek nasz był jeszcze daleko od swego punktu końcowego raidu, od możliwie pewnego miejsca wylądowania. Silny wicher zerwał się, zanim mogliśmy dostać się do brzegu; zresztą niewiele czasu mieliśmy, aby rozważać prawdziwe położenie i różne możliwości atmosferyczne. Nobile zdecydował sie na kierunek południowy, by dotrzeć do Nome.

17. CAŁA TONNA LODU!...

Straszne chwile przeżyliśmy w ostatnich 24 godzinach naszego lotu. Był to najburzliwszy okres naszej podróży napo-

wietrznej. Jakie groziło nam niebezpieczeństwo skutkiem sformowania się lodu na statku, można sobie wyobrazić choćby tylko z tego, że po wylądowaniu w Teller przekonaliśmy się, iż skorupa lodowa ważyła całą tonnę! Musieliśmy ciągle na wszelki sposób starać się utrzymać równowagę statku, zagrożoną nieustannie przez dalsze narastanie lodu. Usuwaliśmy puszki gazoliny, posyłaliśmy ludzi na tył statku, aby doprowadzić ciężar do równowagi. W tak tragicznych warunkach przybyliśmy do Nome. Nasz okręt powietrzny posuwał się wzdłuż wybrzeża Alaski do cyplu Barrow ku Wainwright, zniżywszy lot, o ile to było możliwe, aby zmniejszyć niebezpieczeństwo upadku. Omdal opowiadał, iż zobaczył niektórych mieszkańców Wainwright, jak wybiegali z chat, przerażeni hukiem motorów. Wszyscy Eskimosi śpieszyli na wybrzeże, by oglądać statek. Byli zdziwieni i zachwyceni. Wszystkie psy, przerażone łoskotem maszyn, uciekały z wyciem. Skierowaliśmy się do cieśniny Beringa i wnet przekonaliśmy się, że wieść, jakoby to była okolica mgły najgęstszej, nie jest bynajmniej przesadzona. Chmury stawały się coraz bardziej nieprzebyte i coraz trudniej było kierować naszym st rowcem, tem bardziej, że śnieg zatarł linję wybrzeża. Nagle znaleźliśmy

się jak gdyby wobec muru nieprzebytego. Gdybyśmy się wznieśli nawet na wysokość tysiąca metrów — mgła i chmury zasłaniały wszelki widok! Statek leciał dalej, zlekka zmieniwszy kierunek ku północy Przylądka Lisbarne. Nakoniec rozwarła się cokolwiek ściana mgły i ujrzeliśmy przelotnie szczyty górskie, pagórki oraz płaszczyznę. Posiadaliśmy paliwa więcej, niż na 24 godziny lotu. Tak minęła noc. Nazajutrz rano słońce zaświeciło wspaniale. Zaraz też staraliśmy się nawiązać komunikację radjotelegraficzną. Bezustannie używaliśmy stację Alaski, aby mieć dane, któreby nam pozwoliły upewnić się dokładnie co do naszej pozycji, lecz zawsze napróżno.

18. WIATR SIĘ SROŻY.

Ujrzawszy na północnym wschodzie przestrzeń lodową, gdzie w ostatecznym razie moglismy wylądować, zwróciliśmy się w tę stronę. Zobaczyliśmy też po dłuższej chwili chaty Eskimosów. Mieliśmy nadzieję dowiedzieć się od mieszkańców tych chatek, jaka jest nazwa miejscowości, lecz bardzo silny wicher czynił niebezpiecznem zatrzymanie motorów. Lecieliśmy więc dalej, wznosząc się ponad mgłę. Z pomiarów dowiedzieliśmy się, że statek znajdo-

wał się na północ od kanału Kotzebue, wielkiej zatoki na Alasce, na północ od cieśniny Beringa. Podczas tego manewru wznieśliśmy się na 1400 metrów, tymczasem wiatr pędził nas ku ziemi w kierunku południowo - wschodnim. W tej właśnie chwili — o cudzie! — usłyszeliśmy głos stacji radjowej z Nome, która wzywała inną stację. W ten sposób mogliśmy oznaczyć dokładnie nasze położenie i skierować się ku przylądkowi Księcia Walji, to jest ku cieśninie. Wiatr uspokoił się nieco, kiedy docieraliśmy do przylądku, którego linje osłania półwysep Sewerda. Lecz wicher, choć chwilowo spokojniejszy, był jeszcze bardzo kapryśny i kazał nam trzymać się na znacznej wysokości, gdyż to zmniejszało jego siłę, siła ta rzucała statkiem, jak piłką, na wszystkie strony, a ciągłe te podskoki nadzwyczaj utrudniały kierowanie motorami. Niespodziewanie po południu spostrzegliśmy lagunę, pokrytą lodem. Obok tej laguny gnieździła się mała wioska Teller. Lód laguny przedstawiał pole możliwe do wylądowania, więc zdecydowaliśmy się lądować.

19. LĄDOWANIE.

Zaczeliśmv więc przygotowywać się do lądowania. Przedewszystkiem spuściliśmy

gruby worek, zawierający około 370 kilogramów ciężkich przedmiotów. Do tego worka były przyczepione dwie kotwice, specjalnie dostosowane do lodu. Wszystko to połączono ze statkiem zapomocą kabla ze stali i wtedy to stał się cud nieoczekiwany. Gwałtowność wichru uśmierzyła się na chwil kilka. Zniżyliśmy się na 100 metrów, opuszczając ciągle nasz worek; wiatr wzmógł się właśnie w tym momencie, pchając „Norge" ku wiosce.

Zwolna, zwolna wypuszczaliśmy gaz. Lód był zbyt gładki, by kotwice mogły się mocno zaczepić. Szczęście jednak tym razem było z nami. Spuściliśmy linę do lądowania, kierując się ku wiosce. Kiedy byliśmy już w możliwej odległości od powierzchni ziemi, kilku ludzi z naszej załogi wyskoczyło z gondoli. Przy pomocy mieszkańców z Teller statek został przyciągnięty i zatrzymany o kilka metrów od chat Eskimosów. W ten sposób udało się nam wylądować bez szkody dla statku, dla załogi i dla naszych cennych przyrządów naukowych. Co za rozkoszne uczucie mieć wreszcie pod nogami grunt twardy i stały!... Podróż trwała ściśle 71 godzin. Dotknęliśmy ziemi na kilka minut przed godziną ósmą dnia 14 maja 1926. Szybkość wiatru zmieniła się o 5 do 13 minut na godzinę. Załoga zasza cierpiała straszne zim-

no w ostatnim okresie lotu. Zamarzły napoje w termosach, nasze suchary przemieniły się w kawałki kamieni. Żyliśmy jedynie czekoladą i biszkoptami; nie piliśmy żadnego ciepłego napoju, gdyż najmniejszy płomień byłby nadzwyczaj niebezpieczny z powodu wodoru. Pierwszy nasz ciepły posiłek przyrządzili nam uprzejmi mieszkańcy Teller. Nazajutrz zaczęło się rozbieranie „Norge". Tylko małe uszkodzenia dały się zauważyć. Motory były nienaruszone. Wszystkie części zostały umieszczone w składzie. Nasze hasło obecne brzmiało: do Name, do Name! Przedewszystkiem jednak spisaliśmy niektóre naukowe wyniki naszej zuchwałej wyprawy. Najważniejsza zdobycz geograficzna jest ta, że ustaliliśmy pewnik, iż pomiędzy biegunem północnym a cyplem Barrow żadnej ziemi niema.

20. BOHATER POŚWIĘCENIA.

Cała Norwegja pogrążona jest obecnie w żałobie, zaginął bowiem największy jej syn, nieustraszony badacz krain polarnych i odkrywca obu biegunów, bohater Roald Amundsen. Gdy sterowiec gen. Nobile „Italia" uległ pamiętnej katastrofie, Amundsen wystartował wraz z lotnikiem Franciszkiem Guilbaude'm na aeroplanie sy-

stemu „Latham" w kierunku Wysp Niedźwiedzich na poszukiwanie nieszczęsnych rozbitków — odtąd przepadł bez wieści. Według wszelkiego prawdopodobieństwa „biała śmierć" wzięła w swoje władanie tego, który przez całe życie patrzał jej twarzą w twarz, a wszelkie przeszkody i niebezpieczeństwa, na jakie narażał się w imię władztwa człowieka nad przyrodą, pokonywał niezłomną siłą woli i hartem ducha. Spokojny, zrównoważony, a przedziwnie skromny i unikający rozgłosu i zaszczytów, szedł Amundsen na coraz to inne odkrycia w pustynne krainy podbiegunowe, które go wreszcie pochłonęły na zawsze. Zaciekawienie całego świata cywilizowanego było tem większe, że Amundsen mógł czuć słuszny żal do Nobilego. Ten ostatni bowiem, upojony sukcesem wyprawy do bieguna, odbytej w roku 1926 na sterowcu „Norge" pod kierunkiem Amundsena, całą zasługę jej powodzenia przypisał wyłącznie sobie. Wielkoduszny jednak Amundsen zapomniał o urazie i pierwszy pośpieszył na ratunek swego antagonisty. Bez krzyku i reklamy, bez wywiadów i owacyj.... Poprostu wsiadł do aeroplanu „Latham" i poleciał — aby więcej nie wrócić... Ten bohaterski gest Amundsena wywołał podziw, ale równocześnie rozpętał burzę przeciw Nobilemu. Zarzucono mu,

że cała jego wyprawa była zorganizowana nieudolnie, że musiała się skończyć katastrofą, a miała cele wyłącznie propagandowe.

Przez kilka tygodni w całej Norwegji odbywały się nabożeństwa błagalne na intencję odnalezienia Amundsena. Znany badacz okolic podbiegunowych, Fritjof Nansen, w rozmowie z dziennikarzami wyraził wątpliwość co do uratowania Amundsena, ponieważ, jego zdaniem, nie znajduje się on już przy życiu. Samolot jego, „Latham 17", którego największa chyżość wynosiła 174 km. na godzinę, wkrótce po starcie musiał ulec defektowi motoru i spaść do morza o jakieś 300 do 400 km. na północ od Tromso. Radjotelegrafista tego samolotu już po upływie 3 godzin od chwili wystartowania nie dawał żadnych znaków.

Innego zdania był serdeczny przyjaciel Amundsena, rosyjski admirał Kołomiecow, który jest wielkim znawcą w zakresie wypraw polarnych, gdyż swego czasu był komendantem łamacza lodów „Jarmaka". Admirał ten wyraził zapatrywanie, że tak Amundsen, jak i francuski lotnik Guilbaud, oraz towarzysząca im załoga, znajdują się wszyscy przy życiu. Prawdopodobnie trzymają się razem z grupą Viglieri w jakiemś miejscu pomiędzy krajem

Franciszka Józefa a krajem północno - wschodnim. Jeśli pomoc rychło do nich dotrze, będzie ich można wyratować.

„Znam zbyt dobrze Amundsena, ażeby mnie dziwiło, że człowiek tak skryty i zamknięty w sobie nic bliższego nie powiedział o swoich planach — oświadczył Kołomiecow. — Amundsen wiedział, że grupa Nobilego została odnaleziona, a wówczas ten Norweg o wielkiem sercu postanowił się udać na poszukiwanie tych, których miejsca pobytu nie można było stwierdzić. Jestem zupełnie przekonany, że Amundsen zażądał od porucznika Guilbaud, ażeby skierował swój hydroplan na wschód. I tylko we wschodnich regjonach krainy lodów będzie można odnaleźć Amundsena".

Admirał Kołomiecow był zdania, że należy wysyłać statki i hydroplany na zwiedzenie całego brzegu ławy lodowej pomiędzy Szpitzbergiem a krajem Franciszka Józefa i to w przeciągu sierpnia, gdyż inaczej będzie za późno. Admirał twierdził nadto, że trzeba, ażeby okręty mogły posuwać się wzdłuż lodów arktycznych, ale musiałyby się utrzymywać na pełnem morzu i wysyłać hydroplany na rekonesans partyj lodowych. W ten sposób będzie można codziennie zwiedzić ławę lodową długości 100 mil. Dalej admirał Kołomiecow był zdania, że trzy okręty, każdy mający

na pokładzie hydroplan i balon obserwacyjny, byłyby wystarczające dla tej akcji. Na balonach powinny być czerwone flagi, które można zdaleka dostrzec.

Niektórzy uczeni utrzymywali, że Amundsen mógł wylądować na lodzie, może na północ od kraju Franciszka Józefa. Przez całe lato mógłby on tam żyć bezpiecznie bez obawy głodu, okolice te bowiem obfitują w zwierzynę. Z nadejściem zimy usiłowałby niewątpliwie wyruszyć od przylądka Flora w najbardziej na południe wysuniętym punkcie kraju Franciszka Józefa; mógłby tam dotrzeć z wiosną roku 1929.

Tymczasem poszukiwania za Amundsenem prowadzili Włosi, Francuzi, Norwegowie i Rosjanie wspólnemi siłami. Specjalne zainteresowanie ogółu budziła ekspedycja „Vesle-Kari", która przeszukała całe zachodnie wybrzeże Szpitzbergu i wyspę Niedźwiedzią w tej nadziei, że Amundsen mógł się udać do kraju północno-wschodniego. Równocześnie śpieszyły na pomoc zaginionemu bohaterowi łamacze lodów, zaś wzdłuż wybrzeża mknęły po śniegu i lodzie w psy, zaprzężone sanie.

Niestety, akcja ratunkowa, prowadzona na wielką skalę, nie dała pożądanych wyników. Ani francuskie, ani norweskie krążowniki, które przeszukały skrupulat-

nie przeznaczone sfery działania, jakoteż okręty rosyjskie i prywatne statki, udające się z zapałem na poszukiwanie bohatera, nie zdołały osiągnąć zamierzonego celu.

Nagle w całej tej sprawie nastąpił niespodziewany zwrot. Oto dnia 30 sierpnia 1928 do Koniso przybył parowiec „Brodd", przywożąc jeden z pływaków, oderwany od samolotu „Latham", którym Amundsen wyleciał na poszukiwanie ekspedycji Nobilego. Pływak ten znajdował się niedaleko wysp Lafockich, w odległości 10 mil na północny zachód od Thorsvaag. Znalezienie pływaka wywołało istną burzę komentarzy i namiętnych sporcw w całym świecie. Jedni podkreślali z naciskiem, iż znalezienie tego pływaka nie dowodzi bynajmniej, że nieszczęśliwi zaginieni od lipca 1928 śpią już snem wiecznym w głębiach wód Oceanu Arktycznego. Pływak ów znaleziony został w stanie nienaruszonym, bez śladów jakiegokolwiek zniszczenia. Otóż zdaniem rzeczoznawców, gdyby samolot „Latham" był zatonął, pływak byłby został równocześnie zgnieciony pod naporem wody. Jakże bowiem można przypuścić, aby delikatny stosunkowo pływak mógł spaść do głębokości, wahającej się między 200 a 400 m. w okolicach Wyspy Niedźwiedziej, a następnie wypłynąć zupełnie nienaruszony na powierzchnię wo-

dy? Trudno wyobrazić sobie, aby pływak, który połączonv jest z hydroplanem całym szeregiem więzów metalowych, oderwał się od głównego aparatu, nie ponosząc przytem żadnego uszkodzenia. Inni natomiast eksperci twierdzili przeciwnie, że „Latham" musiał runąć z olbrzymiej wysokości w morze, powodując natychmiastową śmierć swoich pasażerów.

Ostatnio w całym świecie cywilizowanym ustaliło się przekonanie, że Amundsen nie żvje. Rząd norweski po urzędowem potwierdzeniu śmierci Amundsena odwołał okręty. wysłane na poszukiwanie tego wielkiego bohatera. W całej Norwegji panuje wielka żałoba.

KONIEC.



Początek patrz str. 2-a okładki.

*51. „Tajniki szpiegostwa angielskiego" *Robert Boucar.*
*52. „Wielkie łowy" *Ejsmond.*
53. „Caryca Praskowja" *Kazimierz Bartoszewicz.*
54. „Bajazet Błyskawica" *Jerzy Bandrowski.*
55. „Zdrajca w rodzinie Habsburgów" *Adam Nowicki.*
56. „Biała Czarodziejka" *Aurelja Wyleżyńska.*
57. „Eleonora Duse" *Hanna Skarbek.*
*58. „Wśród kosmatych ludzi" *Wacław Sieroszewski.*
*59—60. „Raidy łodzi podwodnych" *St. Str. Wojtkiewicz.*
61. „Fakir z Namanganu" *Junosza Gzowski.*
*62. „Dynamitem ku bogactwu i sławie" *Hulka-Laskowski.*
63. „Miłość Wielkiego Księcia" *Breszko-Breszkowski.*
*64. „Ossowiecki — polski jasnowidz" *Zofja Tuwimowa.*
65. „Kat Sanson i jego epoka" *K. Sierp.*
66. „Mohammed II" *J. Bandrowski.*
67. „Listy anonimowe" *Z. Dromlewiczowa.*
68. „Arlekini i Kolombiny" *Dr. Tłuchowski.*
*69. „Tajniki szpiegostwa niemieckiego" *Dr. Zajączkowski.*
70. „Zabójstwo gen. Margrafskiego" *Krzesławski.*
71. „Valentino" *S. Heymanowa.*
72. „Car kirgiski Abda Chan" *A. Gzowski.*
73. „Różowy brylant" *Koszko.*
74. „Zabójstwo pułk. Sudiejkina".
75. „Grün—kat Warszawy" *Wroczyński.*
76. „Tajniki szpiegostwa austryjackiego" *M. T.*
*77. „Wyprawa Livingstona" *Dr. Majewski.*
*78. „Wojna Konopki z Toruniem" *J. Grabowski.*
*79. „As-asów, por. Fonc" *St. Str. Wojtkiewicz.*
80. „Grün—ochrannik" *J. Sokolicz-Wroczyński.*
*81. „Czciciele Ś-go Kaktusa" *Dr. J. M. Majewski.*
*82. „Tajniki szpiegostwa francuskiego" *Dr. J. P. Zajączkowski.*
83. „Radziwiłłowe" *Kazimierz Bartoszewicz.*
*84. „Tajniki szpiegostwa czeskiego" *Mergiel.*
*85. „Lindbergh" *St. Strumph-Wojtkiewicz.*
86. „Trująca Syrena Andaluzji" *H. Skarbek.*
87. „Szpiegostwo niemieckie w Polsce" *Br. Tkaczyk.*
88. „Za kulisami caratu" *Dr. J. P. Zajączkowski.*
89. „Spadek, którego nie było" *Z. Dromlewiczowa.*
*90. „Zdrada ppłk. Grimma" *Gen. Wejtko.*
*91. „Orzeł morski" *St. Strumph-Wojtkiewicz.*
92. „Księżna i porucznik" *Jan Feldman.*
93. „Jak zabiliśmy Plehwego" *Borys Sawinkow.*
94. „Truciciele i trucicielki" *W. Melcer-Rutkowska.*
95. „Niebieskie ptaki XIX w." *Meb.*
96. „Dwie hjeny" *Wł. Mergiel.*
97. „Ostatnia Wojewodzina Wileńska" *K. Bartoszewicz.*
98. „Jak zabiliśmy W. Ks. Sergjusza" *Sawinkow.*
99. „Spowiedź szpiega pruskiego" *Dr. Vitellus.*
*100—101 „W odmęcie prowokacji" *prof. I. Iwaszkiewicz.*
102. „Najsłynniejsze raidy lotnicze" *R. Krechowicz.*
103. „Cesarz w niewoli" *J. Feldman.*
104. „Pierwsze miłości wielkich ludzi" *Meb.*
105. „Łódź podwodna" *Komandor-por. Sadowski.*
106. „Zamach gen. Malet" *Dr. J. M. Majewski.*

Dalszy ciąg patrz str. 4-a okładki.

Początek patrz str. 2-ga okładki.

107. „Zakorkowanie Zeebrügge" *Inż. J. Ginsbert*
108. „Na podbój Amazonki" *M. B. Lepecki*
109. „Rockefeller" *Asmski.*
110. „Azef" *Dr. J P. Zajączkowski.*
111. „Księżna Jurjewska" *St. Napierski.*
112. „Francja na morzu" *Inż. J. Ginsbert*
113. „Kulisy policji rosyjskiej" *Pułk. St Lubodziecki.*
114. „Amundsen" *B. Krechowicz.*
115—116. „Telegramy z kosmosu" *Bruno Winawer.*
117. „Żywa torpeda" *Juljan Ginsbert.*
118. „Szpiegostwo bolszewickie" *Wł. Mergel*
119. „Ojciec Hapon" *Brezki.*

„Żółte książeczki", stanowiące w każdym tomiku oddzielną całość (spis tytułów na wewnętrznych okładkach) są łączone w cykle:

„SŁYNNI KOCHANKOWIE" Nr. Nr. 2, 11, 14, 104. 111
„ROSJA NA RUBIEŻY" Nr.: 3, 32 43, 63, 74, 80, 88, 90, 93, 98, 119.
„WŁADCY" Nr. Nr. 4. 20, 23, 53, 103
„PIORUNY I BŁYSKAWICE WSCHODU" Nr Nr. 5, 37, 54. 66
„JAK UMIERALI WIELCY LUDZIE" Nr. Nr. 6. 9, 30
„CYKL OBYCZAJOWY" Nr. Nr. 7, 10, 65, 68. 81. 94
„WIELKIE PROCESY" Nr. Nr. 1, 8, 24, 25 31 40, 67, 8'
„EKRAN I SCENA" Nr. Nr. 13, 47, 57, 71, 86
„ZMIERZCH HABSBURGÓW" Nr. Nr. 15. 34. 49. 55. 92
„CYKL MORSKI" Nr. Nr. 17. 33. 46, 59—60, 91, 105, 107, 112, 117.
„POLACY NA SZLAKACH ŚWIATA" Nr. Nr. 18, 22. 39, 42, 44—45, 48, 58, 61, 72, 108.
„ZDOBYWCY I ODKRYWCY ŚWIATA" Nr. Nr. 19. 28, 41, 77. 114.
„CYKL MYŚLIWSKI" Nr. Nr. 26. 52
„CYKL SZPIEGOWSKI" Nr. 27. 38, 51, 69, 76, 82, 84, 87, 96. 99, 110, 118.
„CYKL KRYMINALNY" Nr. Nr. 50, 73, 75, 95, 113.
„CYKL LOTNICZY" 79, 85, 102.
„WOLĄ I PRACĄ" Nr. Nr. 62, 109.
„POLSKI CYKL OBYCZAJOWY" Nr. Nr. 21. 29. 56, 78, 83, 97
„ŚWIAT DZIWÓW" 12, 16, 64, 81, 115—116.
„WALKI O NIEPODLEGŁOŚĆ" Nr. Nr. 35—36. 70, 100—101.
„SPISKI I ZAMACHY" Nr. 106

T-wo Wyd. „Rój" sp. z o. o. Warszawa, Kredytowa 1

Konto P. K. O. 9880.

PROSPEKTY NA ŻĄDANIE GRATIS.